



KONSEKVENSVURDERING LANDSKAP

E6 Ulsberg – Melhus
Regulering Prestteigen – Gyllan

Midtre Gauldal kommune / Melhus kommune
Plan ID: 2016011 / 2015007

Oppdragsgiver: Nye Veier AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Jan Olav Sivertsen
Rådgiver: Norconsult as
Oppdragsleder: Jill Hammari Sveen
Fagansvarlig: Mette Wormdal
Andre nøkkelpersoner: Kjellaug Jule

01	2018-06-11	Konsekvensutredning til høring	Mette Wormdal	Kjellaug Jule	Jill Hammari Sveen
00	2018-05-02	Konsekvensutredning landskap	Mette Wormdal	Kjellaug Jule	Jill Hammari Sveen
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Sammendrag og hovedkonklusjon

En firefelts veg med hastigheter 110 km/ t vil først og fremst oppleves som et større veganlegg. Strengere krav til horisontal og vertikal linjeføring vil, sammen med andre nye krav, gi et veganlegg som er vanskeligere å tilpasse til omgivelsene enn tilfelle er for dagens veg. Dette vil gi utslag i en del store skjæring og fyllinger, en del linjeføringer som bryter med landskapsformer og nærføringer til Gaula og Sokna.

På Prestteigen vil en utvidet E6-trasé medføre en trang situasjon mot nærings- og boligarealer. Ny bru ved kryssing av Gaula for sørgående kjørefelt vil ligge 3 meter høyere enn dagens bru med nordgående kjørebane, noe som kan gi negative visuelle opplevelser av området.

På områder sør og særlig nord for ny tunnel vil det bli store terrenginngrep. Dette innebærer bl.a. store skjæringer med avgraving til berg ved innløp til begge tunnelåpningene. Utforming av tunnelåpninger og områdene rundt, vil være med på å påvirke konsekvensene av tiltaket på landskapsbilde. Like nord for Håggåtunnelen vil E6 og lokalveger danne store trafikkarealer som vil dominere landskapsrommet og bryte landskapslinjene ved den karakteristiske løsmasseryggen sør for Håggån.

Samlet sett er dette et trasévalg som i helhet vurderes å ha liten til middels negativ konsekvens for landskapsbildet. De negative konsekvensene kan reduseres med de avbøtende tiltak som er beskrevet.

På en firefeltsveg med stiv kurvatur og høy fart, vil vegbanen i større grad enn tidligere dominere den visuelle opplevelsen av reisen. Videre detaljering av tiltaket vil ha betydning for reiseopplevelsen langs strekningen. Forutsatt god utforming av landskap og konstruksjoner/ elementer langs den nye vegen, vurderes alternativet å ha lite/ ingen betydning for reiseopplevelsen sammenlignet med dagens veg.

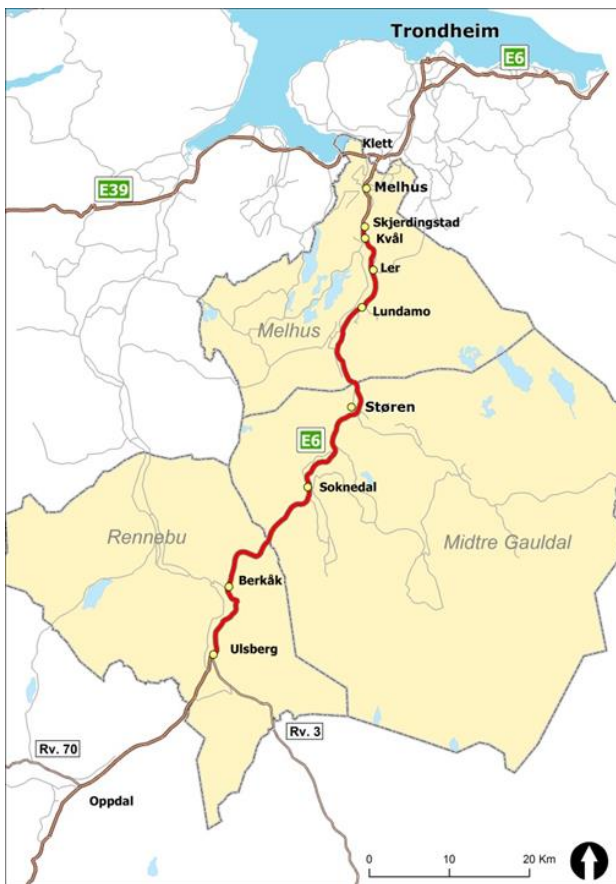
Innhold

1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Hva utredes	6
1.3	Influensområde	6
2	Metode	7
3	Beskrivelse av tiltaket	8
3.1	0-alternativet	8
3.2	Alternativ 1	8
3.2.1	Prestteigenkrysset	9
3.2.2	Gaula bru - Håggåtunnelen	10
3.2.3	Rostad-Gyllan	13
4	Dagens situasjon og verdivurdering	15
4.1	Overordna karakteristiske trekk	15
4.2	Beskrivelse av delområder med verdivurdering	16
4.2.1	Delområde 1: Prestteigenkrysset	16
4.2.2	Delområde 2: Gaula Bru – Håggåtunnelen	20
4.2.3	Delområde 3: Rostad – Gyllan	25
5	Omfang og konsekvens	30
5.1	Delområde 1: Prestteigenkrysset	30
5.2	Delområde 2: Gaula Bru – Håggåtunnelen	31
5.3	Delområde 3: Rostad – Gyllan	33
5.4	Reiseopplevelse	34
5.5	Anleggsfasen	35
5.6	Avbøtende tiltak	35
5.7	Kompenserende tiltak	36
5.8	Usikkerhet	36
5.9	Sammenstilling konsekvens	37
6	Referanser	38

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen er i gang med planlegging for sammenhengende god vegstandard på strekningen mellom Ulsberg og Skjerdingsstad (ca. fem km sør for Melhus sentrum). Vegen planlegges i Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus kommuner. Strekningen E6 Preststeigen – Gyllan inngår i denne reguleringsplanen, og ligger nord for Støren i Midtre Gauldal og Melhus kommuner.



Figur 1: Vegstrekningen Ulsberg-Skjerdingsstad.

Statens vegvesen anbefalte å gå videre med et kombinasjonskonsept fra KVVU-arbeidet. Det innebærer en sammenhengende utbygging av ny E6 mellom Ulsberg og Skjerdingsstad i hovedsak med:

- 2-/3 felts veg med midtrekkverk sør for Støren.
- 4 felts motorveg nord for Støren.

Fra 01.01.16 tok Nye veier AS over ansvaret for planlegging og utbygging av E6 fra Ulsberg til Melhus. Regjeringen har bestemt at Statens vegvesen skal bygge ut strekningen Vindåsliene-Korporalsbrua.

1.2 Hva utredes

Foreliggende dokument er en utredning av konsekvenser for landskap i forbindelse med ny firefelts motorveg nord for Støren. Utredningen omfatter:

- Registrering av landskapet og dets elementer samt beskrivelse av landskapet.
- Beskrive omfang av tiltaket, og måten tiltaket vil endre landskapsbildet.
- Beskrive konsekvenser av tiltaket. Det skal beskrives hvilke konsekvenser tiltaket har på landskapsbildet i de berørte områdene. Tiltaket vurderes i forhold til nær- og fjernvirkning og tilpasning til omgivelser. Det skal fokuseres spesielt på nye element som brukryssinger, kryssområder m.m.
- Reiseopplevelsen på strekningen beskrives og vurderes inkl. hvordan tunneler, støyskjermer og andre elementer påvirker opplevelsen.
- Beskrivelse av evt. avbøtende tiltak.

1.3 Influensområde

Influensområde for landskapsbilde defineres som det området som visuelt berøres av tiltaket. Influensområdet strekker seg langt utover det definerte planområdet og kan bli påvirket av tiltaket pga. fjernvirkninger fra ulike ståsteder. Influensområdet avgrenses derfor til de områdene som oppleves fra landskapsrommet fra Støren nord til Gylløyen.

2 Metode

For vurdering av ikke prissatte konsekvenser er metodikken i Statens vegvesen håndbok V712 (2014) benyttet. Bakgrunnen for at eldre utgave av håndboken er benyttet er at planprogrammet som ble vedtatt i 2015 tok utgangspunkt i utgaven fra 2014. Det er gjort endringer i alle kapitlene fra håndboken, men hovedtrekkene i selve utredningsarbeidet er ikke endret.

Metodikken for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser i Statens vegvesen håndbok V712 (2014) er bygd opp i tre trinn:

- VERDIER i planområdet beskrives for de ulike utredningstemaene. Det gjøres en faglig vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Vurdering av hvilket OMFANG av endringer tiltaket antas å medføre for berørte miljøer/områder.
- KONSEKVENNS er en sammenstilling av verdi og omfang.

Arbeidsgangen er som følger:

1. Datainnsamling: Kildesøk og innhenting av nye data.
2. Delområder: Planområdet (og relevante deler av influensområdet ellers) deles inn i mindre områder (delområder) i henhold til registeringskategoriene for temaet.
3. Verdivurdering: Delområder skal verdivurderes med en begrunnelse.
4. Omfang: Det skal vurderes og begrunnes hvilken grad av endring – omfang – tiltaket medfører for de berørte delområdene. Omfang vurderes i forhold til 0-alternativet.
5. Konsekvens: Konsekvensen for delområdet bestemmes ved å sammenholde delområdets verdi med omfanget av tiltaket. Konsekvensgrad fastsettes ved bruk av konsekvensvifta, jf. håndbok V712 [1].
6. Samlet konsekvensvurdering: Det skal gjøres en samlet vurdering for hvert alternativ. Her skal også irreversible inngrep i anleggsperioden inngå.
7. Rangering: Alternativene rangeres fra best til dårligst.
8. Usikkerhet og avbøtende tiltak: Det skal redegjøres for beslutningsrelevant usikkerhet og forslag til avbøtende tiltak som kan redusere de negative virkningene. Videre skal det redegjøres for kompensierende tiltak. Disse skilles fra avbøtende tiltak.

Behovet for nærmere vurderinger før gjennomføring av tiltaket, og eventuelle etterundersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket, skal beskrives.

Reiseopplevelse

Reiseopplevelsen defineres som den reisendes opplevelse av område og veg, sett fra vegen, jfr. håndbok V712 [1]. Vurderingen av dette temaet inngår som en tilleggsvurdering i denne temarapporten, for deretter tas inn i sammenstillingen av konsekvenser for landskap. Den samlede reiseopplevelsen vil være en vurdering av om den har blitt bedre eller dårligere i forhold til nullalternativet.

3 Beskrivelse av tiltaket

3.1 0-alternativet

0-alternativet er dagens veg for E6. Dagens E6 er en to-felts veg som går langs Sokna og Gaula. Fartsgrensen er 90 km/t sør for Brattlitunnelen, 80 km/t nord for dette.

Planstrekningen starter ved Støren idrettsplass i sør. E6 ligger mellom Sokna og Støren barneskole og Støren barnehage. Dagens kryssløsning på Prestteigen er et hankryss og binder sammen E6 og fylkesvegene til henholdsvis Røros og Støren sentrum. Kryssingen av Gaula skjer rett nord for dagens kryss på Støren. Gaulabrua er en frittrembygd bru på 293 meter som passerer både elva, jernbanen til Røros og den kommunale vegen Frøsetøran.

E6 ligger langs Hundberga mellom Gaula bru og Volløyan. Dagens vegløsning ligger tett opp til Gaula fra Volløyan til Håggån, kun avbrutt av Brattlitunnelen og Håggåtunnelen. Dagens tunnellengde er henholdsvis 210 meter og 290 meter.

Ved Håggån deler E6 dyrka mark og bebygd område. Lengre nord følger E6 Håggåberget fram til Gylløyen, der E6 er lagt ut på dyrka mark mens lokalveg følger bergveggen.

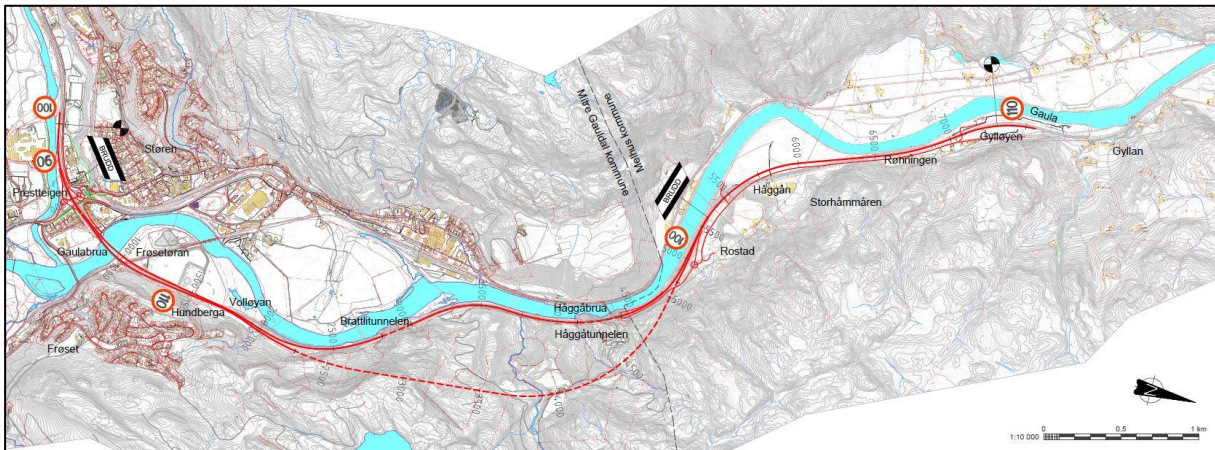
3.2 Alternativ 1

Prosjektet E6 Prestteigen-Gyllan dekker strekningen fra ca. 500 meter sør for Prestteigenkrysset i Midtre Gauldal kommune til Gylløyen i Melhus kommune. Totalt utgjør dette 7,6 km.

Ny E6 planlegges som fire-felts veg med dimensjoneringsklasse H3-veg (110 km/t) [3], med 23,5 meters bredde [4]. På strekninger med liten tilgjengelig bredde er denne redusert til 21,5 meter. Eksisterende E6 benyttes på deler av strekningen for trafikk i en retning, og det legges til grunn en utbedring av vegen med bredde på 10 meter. Eksisterende tunneler må breddeutvides og det legges til grunn T10,5 for alle tunneler.

Dimensjonerende hastighet er 100 km/t gjennom Prestteigenkrysset. For trafikk i nordgående retning benyttes eksisterende bru over Gaula med dimensjonerende hastighet 90 km/t. Ny veg nord for Gaula dimensjoneres for 110 km/t. For sørgående trafikk er det lagt til grunn en dimensjonerende hastighet på 100 km/t mellom Prestteigen og Rostad, da eksisterende E6-trase og tunneler skal benyttes. Nord for Rostad dimensjoneres vegen for 110 km/t også for sørgående trafikk.

Nytt framtidig vegareal inkluderer nødvendig areal til rekkverk, skjæringer og fyllinger, adkomstveger/tilførselsveger mm. kryssløsning med parkeringsareal og kollektivløsninger, og areal for plassering av støyskjermingstiltak. I tillegg er det avsatt areal til bygge- og anleggsarbeidet og til massedeponi.



Figur 2: Prosjektstrekningen E6 Preststeigen-Gyllan.

Parsellstart i sør kobler seg på tilgrensende reguleringsplanforslag E6 Korporalsbrua-Preststeigen (planID 2015012). Langs Sokna ligger E6 og Soknesøran parallelt fram til Preststeigenkrysset. Mellom vegene bygges det en halvvoll som trafikksikkerhetstiltak og blendingsvern. Ny E6 blir lagt nærmere Sokna enn dagens veg, for å minimere inngrepet i lekearealene til Støren barneskole. Det settes opp en støyskjerm på muren mellom lokalvegen og E6.

3.2.1 Preststeigenkrysset

Krysset på Preststeigen ombygges til et ruterkryss. I ruterkrysset ligger rampene langs E6 og ender opp i to rundkjøringer, én på hver sin side av E6. Fv. 30 legges om fra rundkjøring på vestsiden av E6 til kryss med fv. 632 ved Sokna bru. Rørosveien ombygges med ny kulvert under jernbanen og det etableres et T-kryss på vegen Soknesøran.

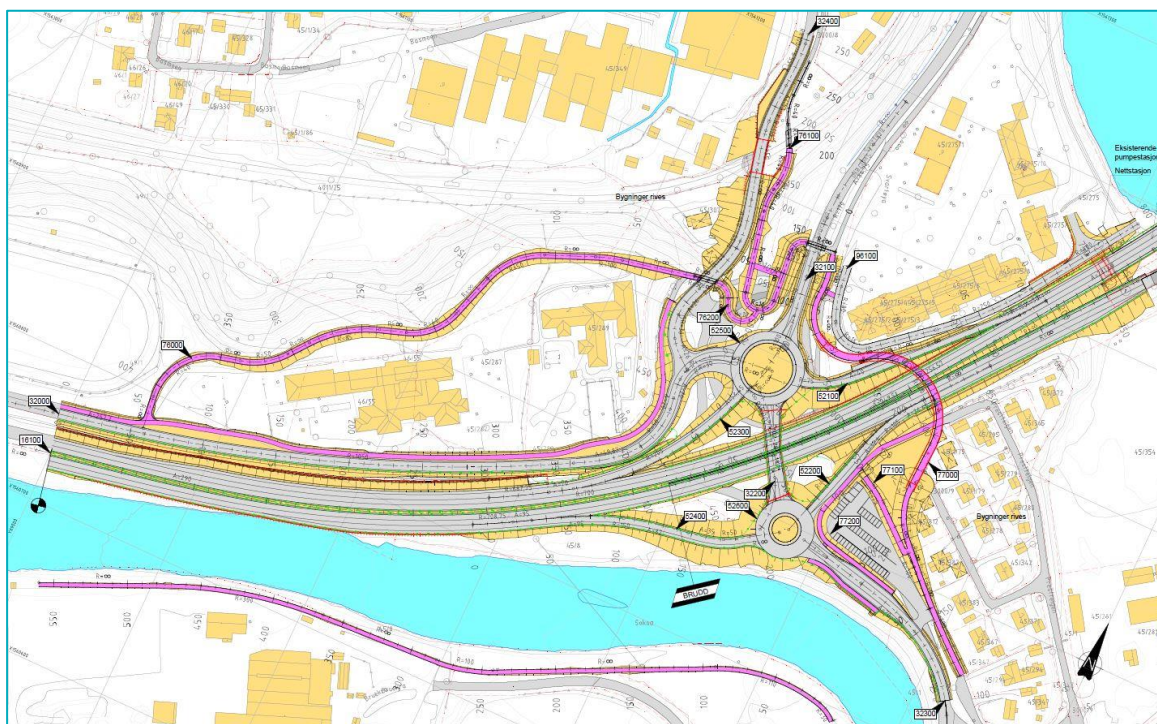
Det etableres bussholdeplasser på fv. 30 og på E6-rampene på nordsiden av krysset. Mellom busslommene etableres g/s-veg/fortau. Det etableres egen g/s-vegbru mellom boligfelt på østsiden og Preststeigen næringsområde på vestsiden av E6. Dagens g/s-veg som krysser jernbanen ombygges for å gi en slakere stigning. På grunn av store høydeforskjeller er det ikke vist løsning som ivaretar universell utforming. I tillegg legges det opp til ny g/s-veg i helningen mellom jernbanen og barnehage/barneskole.

I forbindelse med Preststeigenkrysset etableres egen pendlerparkering med minimum 47 parkeringsplasser, der minimum 5 % av plassene forbeholdes mennesker med nedsatt bevegelsesevne. I tillegg settes opp egen sykkelparkering under tak for minimum 20 sykler ved holdeplass for nordgående busser på E6. Det skal settes opp sykkelparkering ved kollektivholdeplassene.

G/s-vegbroen og E6 i sørgående retning legges nærmere næringseiendommene på Preststeigen enn dagens vegger. Internvegen bak byggene må derfor flyttes noe. Det etableres vendehammer i enden av internvegen.

Krysset krever innløsning av to boligeiendommer. Etablering av ny jernbaneundergang på Rørosveien medfører innløsning av én boligeiendom.

På sørsiden av Sokna etableres en sti for å ivareta adkomst til elva.



Figur 3: Prestteigenkrysset – utsnitt fra teknisk plan.

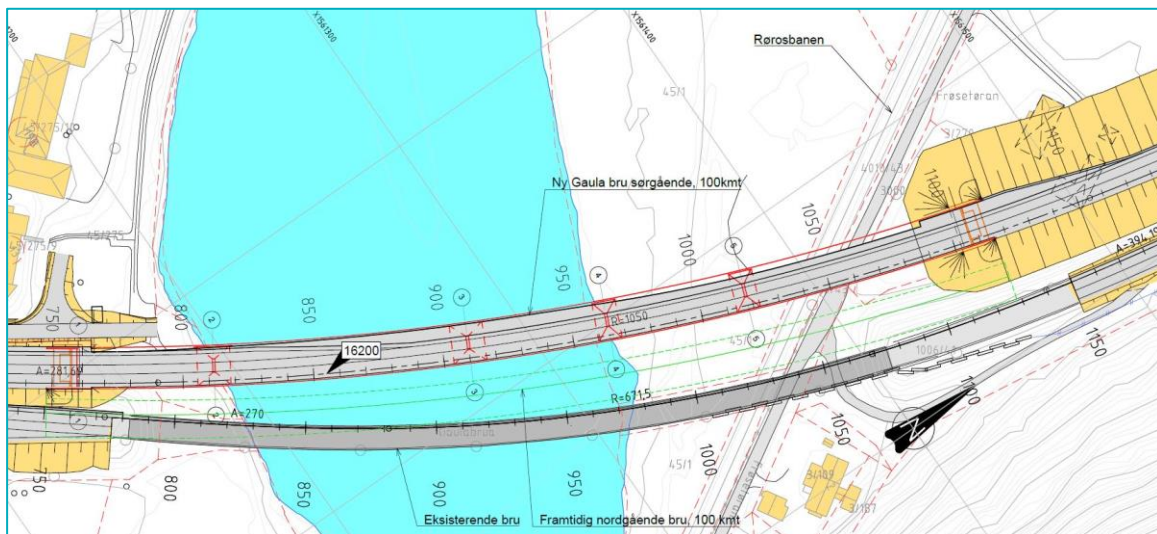
3.2.2 Gaula bru - Håggåtunnelen

Eksisterende Gaula bru skal beholdes, og håndtere E6-trafikk i nordgående retning. Ny bru bygges vest for eksisterende bru. Ny bru over Gaula skal ha fri høyde 7,7 meter over Rørosbanen for å legge til rette for fremtidig elektrifisering av jernbanen. Dette er i overkant av 3 meter høyere enn dagens bru.



Figur 4: Eksisterende bru over Gaula. I bakgrunnen sees fv. 632 Folstad bru.

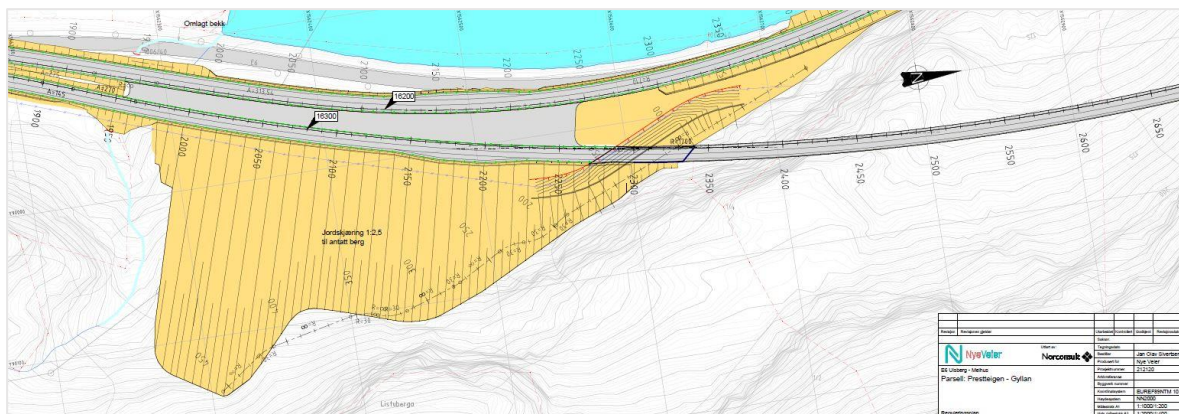
Nord for Gaula bru vil ny E6 føres parallelt med eksisterende E6, ut på landbruksareal. Fyllingsfoten slår ut mot våningshuset på gården ved Frøsetøran, som må innløses.



Figur 5: Ny Gaula bru på vestsiden av eksisterende bru – utsnitt fra teknisk plan.

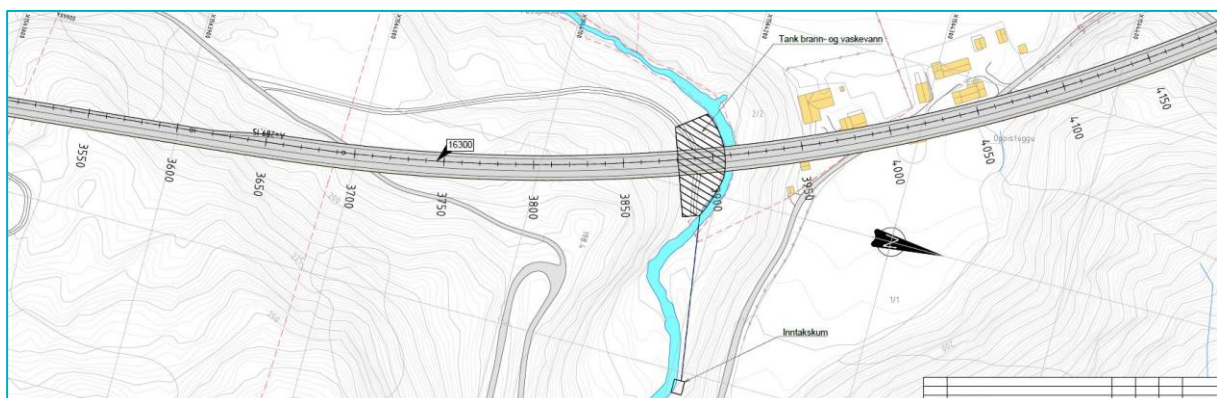
Nord for Volløyen blir veg for trafikk i nordgående retning lagt i en 2,7 km lang tunnel frem til Håggå. Tunnelen må breddeutvides med 3,9 meter over en strekning på ca. 1250 meter for å ivareta siktkrav.

Ved søndre tunnelpåhugg må løsmassene øst for traséen graves av inn til berg. Skjæringsvinkel blir 1:2,5.



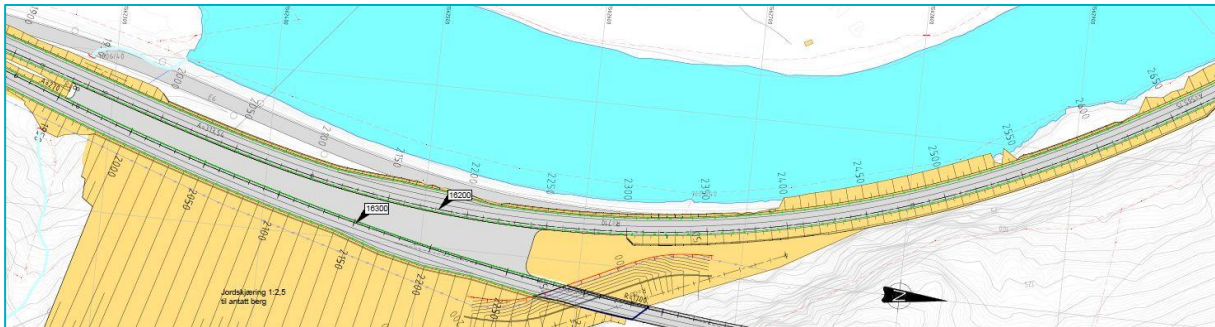
Figur 6: Tunnelportal i sør – utsnitt fra teknisk plan.

Ovenfor tunneløpet er det i teknisk plan lagt opp til plassering av inntakskum og tanker for uttak av brann- og vaskevann fra Ræa.

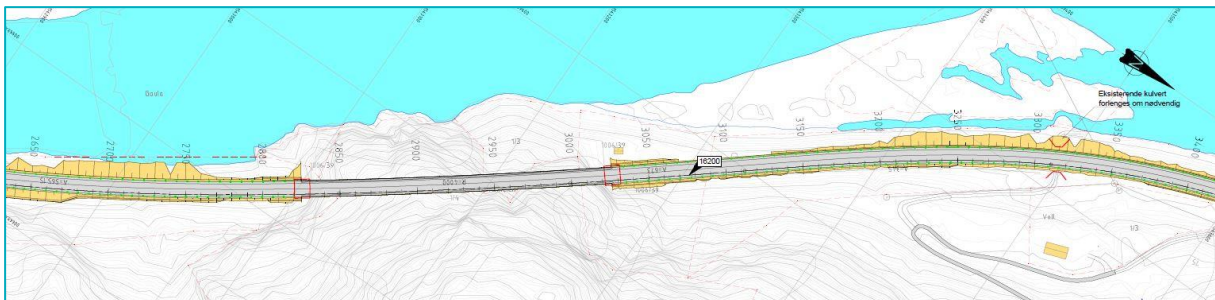


Figur 7: Område for plassering av tanker for uttak av brann- og vaskevann fra Ræa.

Eksisterende E6 med to korte tunneler utbedres og ivaretar trafikk i sørgående retning. Tunnelene er i utgangspunktet T10,5, men i Håggåtunnelen er det behov for en liten breddeutvidelse for å ivareta sikt. På delstrekningen sør for Brattlitunnelen vil breddeutvidelse for E6 føre til tiltak ut i Gaula over en kortere delstrekning med behov for erosjonssikring.



Figur 8: Utbedring av eksisterende E6 med vegfylling ut i Gaula og behov for erosjonssikring



Figur 9: Utbedring av eksisterende E6 ved Brattlitunnelen. Vegfylling i Gaula og behov for erosjonssikring.



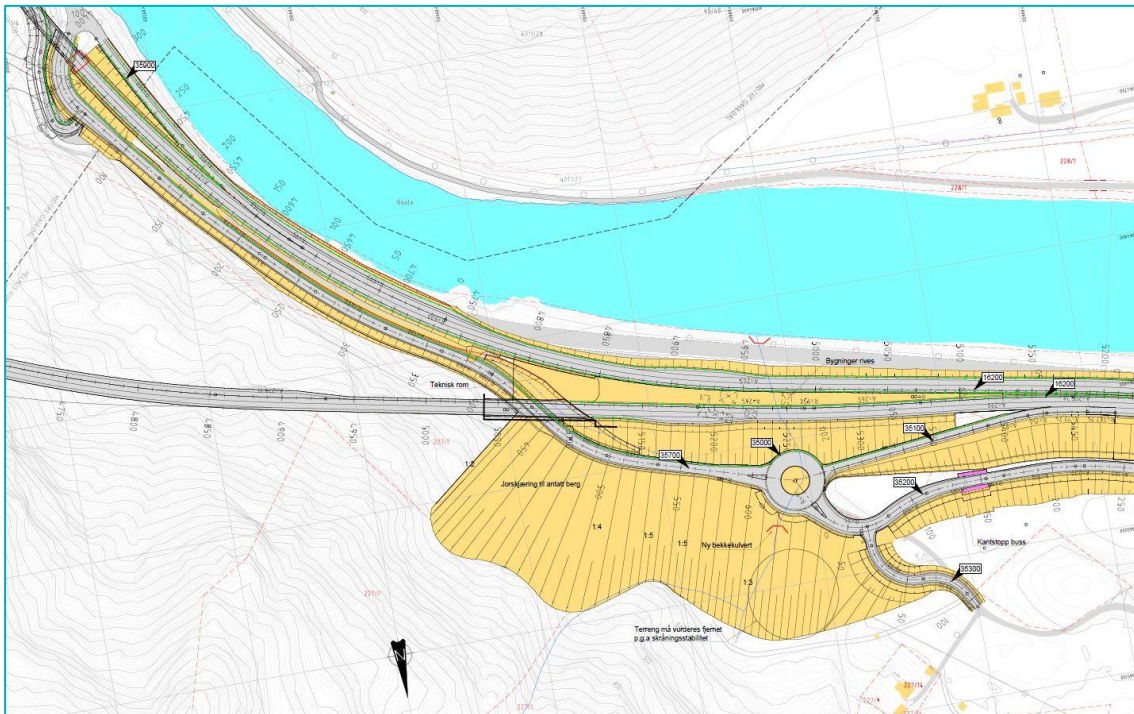
Figur 10: Utbedring av E6 sør for Håggåtunnelen med tiltak for å styre overvann og redusere rasfare.

For å redusere fare for ras/utgliding ut på E6 ved profil 3500-3550 foreslås det etablert en dreneringsgrøft på toppen av løsmasseterrassen for å avlede vann og redusere overflateavrenningen ned i den bratte delen av skråningen. I tillegg settes det av areal for å bygge en ledevoll for å avskjære eventuelle løsmasseskred/flomvann.

3.2.3 Rostad-Gyllan

Nordvendte ramper etableres rett nord for tunnelportalområdet på Rostad. Det etableres en rundkjøring på nordsiden av E6 for å ivareta lokalveg og rampeløsning med påkjøring på E6 retning nord. Det etableres avkjøringsrampe for trafikk som skal til Rostad eller over Håggåbru til Støren.

Adkomstveg fra eiendommene mellom Rostad og Håggån flyttes, og føres ned til lokalveg rett nord for rundkjøring med lokalveg og rampe til E6. Bolighuset som ligger lokalisert ved dagens E6 må erverves.



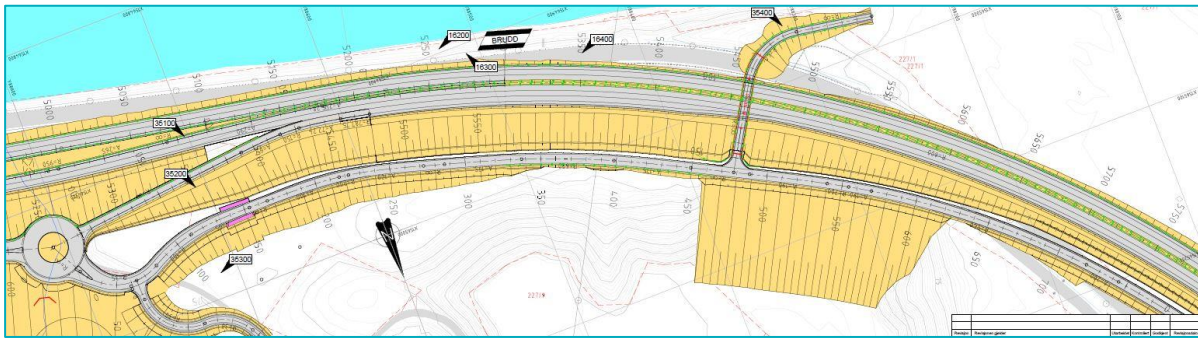
Figur 11: Portalområde i nord ved Rostad – utsnitt fra teknisk plan.

Grunnforholdene gjør det nødvendig med skjæring med slake skråninger fra 1:3 til 1:5 like nord for nordre tunnelpåhugg. Dette vil gi store terrenginngrep i området, med avgraving til berg, se skisse ovenfor. Lenger nord blir skjæringene 1:2.

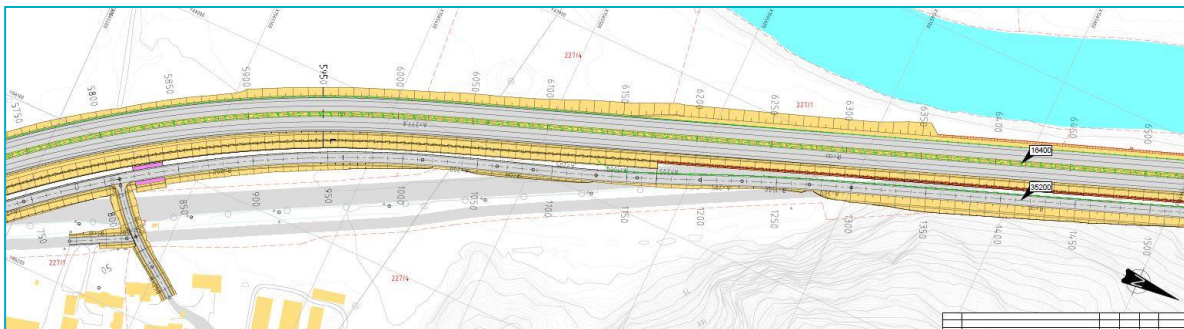


Figur 12: Bilde av Rostad og planlagt påhuggsområde og utgraving til fjell. Bebyggelsen til høyre i bildet må erverves

Ny E6 skjærer seg inn i terrengformasjonen sør for Håggån og legges videre nord ut på dyrkamark. Det etableres en ny bru over E6 for å ivareta adkomst til dyrkamark vest for E6. Eksisterende E6 og lokalveg fjernes over en strekning på ca. 500 meter og erstattes med dyrka mark.

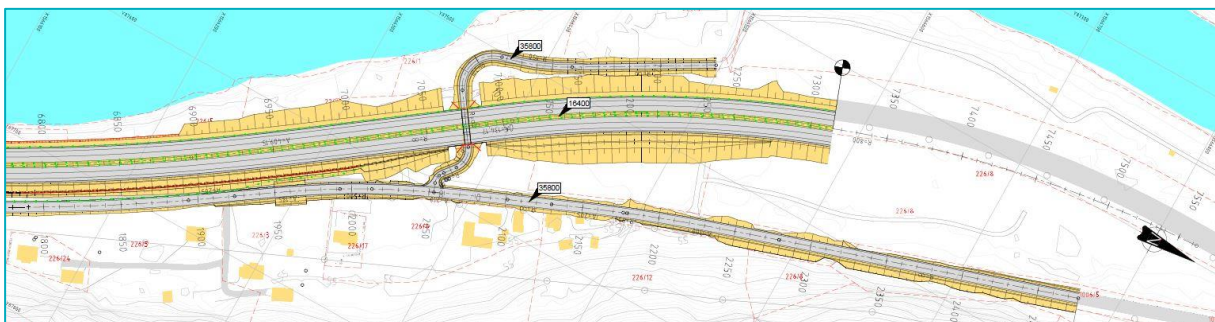


Figur 13: Utsnitt ved Håggån der driftsveg føres over E6 i bru.



Figur 14: E6 og lokalveg ved eksisterende bebyggelse på Håggån. Eksisterende E6 og lokalveg fjernes og areal avsettes til dyrka mark.

Lokalveg følger E6 parallelt fram til Gylløyen der E6 går ut mot Gaula mens lokalveg følger bergveggen til Gyllan. Eksisterende undergang på Gylløyen må forlenges. Tiltakene kobles på reguleringsplan E6 Gyllan-Røskaft, planID 2015010.



Figur 15: E6 og lokalveg skiller lag i nord og kobles på reguleringsplan Gyllan-Røskaft.

4 Dagens situasjon og verdivurdering

4.1 Overordna karakteristiske trekk

Mesteparten av planområdet tilhører landskapsregion 26, Jordbruksbygdene langs Trondheimsfjorden og 27 Dal- og fjellbygdene i Trøndelag.

Det viktigste landskapselementet i området er elva Gaula. Landskap og elementer rundt påvirker helheten i landskapet. Gauldalen er på strekningen i hovedsak en typisk U-dal med flat dalbunn og bratte dalsider. Nord for Støren er dalen trang, med bratte lier helt inn til elva. Åssidene og innslag av karakteristiske terrasselandskap, gir mange godt definerte landskapsrom, både sør og nord for Håggåtunnelen. Regionens store jordbruksflater gir et storslått og åpent preg, samtidig som regionen framstår som grøderik.



Figur 16: Oversiktsbilde fra Støren sentrum med Prestteigenkrysset nede til høyre. Eksisterende E6 nordover dalen øst for Gaula.

Planområdet strekker seg mellom tettstedet Støren i sør til Gyllan i nord. Bebyggelsen fra Gaula bru og nordover består av noe gårdsbebyggelse og mindre boliggrupper. Bebyggelse rundt Prestteigenkrysset ved Støren består av mindre industri, næring- og butikkvirksomhet, barnehage og skoler samt boligbebyggelse nærmest traséen øst for krysset, se Figur 16.

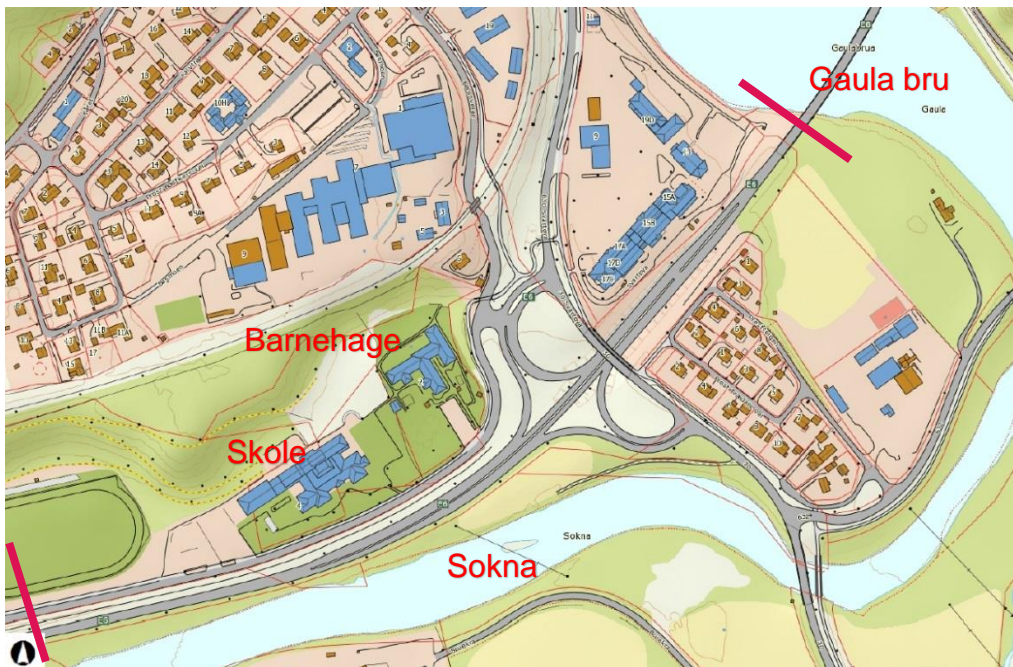
Opplevelsen av landskapet er til dels lett tilgjengelig; spesielt mot vestsiden av dalen, da E6 i hovedsakelig går langs foten av bratt åsdrag langs dalens østside.

4.2 Beskrivelse av delområder med verdivurdering

4.2.1 Delområde 1: Prestteigenkrysset

Delområde 1 starter litt sør for Prestteigenkrysset ved tettstedet Støren og går frem til Gaula bru, se Figur 17. Delområdet består i hovedsak av et veikryss, hvor fv.30 og fv. 630 møter ny E6 på i hver sin rundkjøring med kobling mot E6 med påkjøringsramper både i sør- og nordgående retning.

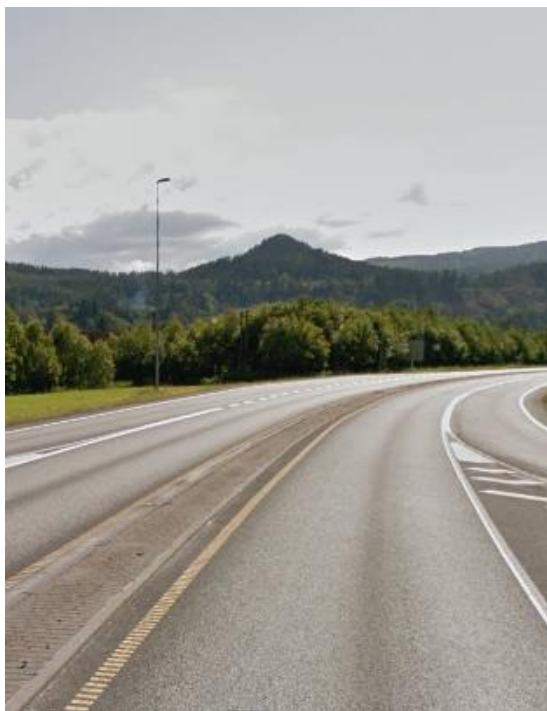
Tilliggende områder består i hovedsak av boligbebyggelse, næring- og butikkvirksomhet og barnehage/skole samt større flater for parkering og varetransport. Området er utflytende og mangler struktur. Området fremstår fra liten til middels verdi. Krysset vil også være et viktig kommunikasjonspunkt for gang- og sykkeltrafikk. Mange skoleelever passerer krysset hver dag. Bygningene har en samlet middels visuell verdi.



Figur 17: Strekning Prestteigenkrysset. Alt. 1 mellom to røde streker.

Prestteigenkrysset med sine kjøreveier og gang- og sykkelforbindelser, er et område bevoftet med mange stedegne trær (bjørk, rogn, furu, gran), plantet i arealene mellom vegene. Det oppleves mest positivt for gående og syklende. Krysset kan for kjørende oppleves som noe uoversiktlig og reduserer sikt og opplevelsen av tettstedet Støren. For trafikken mot sør åpner dalen seg, og gir god utsikt mot den karakteristiske Våttånpýramiden med sine 316 moh. Reiseopplevelse og utsikt gis middels verdi.

I utforming av Støren som tettsted kan Prestteigenkrysset oppleves som et skille mellom vest og østsiden av Støren som tettsted, og vil være av liten verdi.



Figur 18: Prestteigenkrysset mot sør.

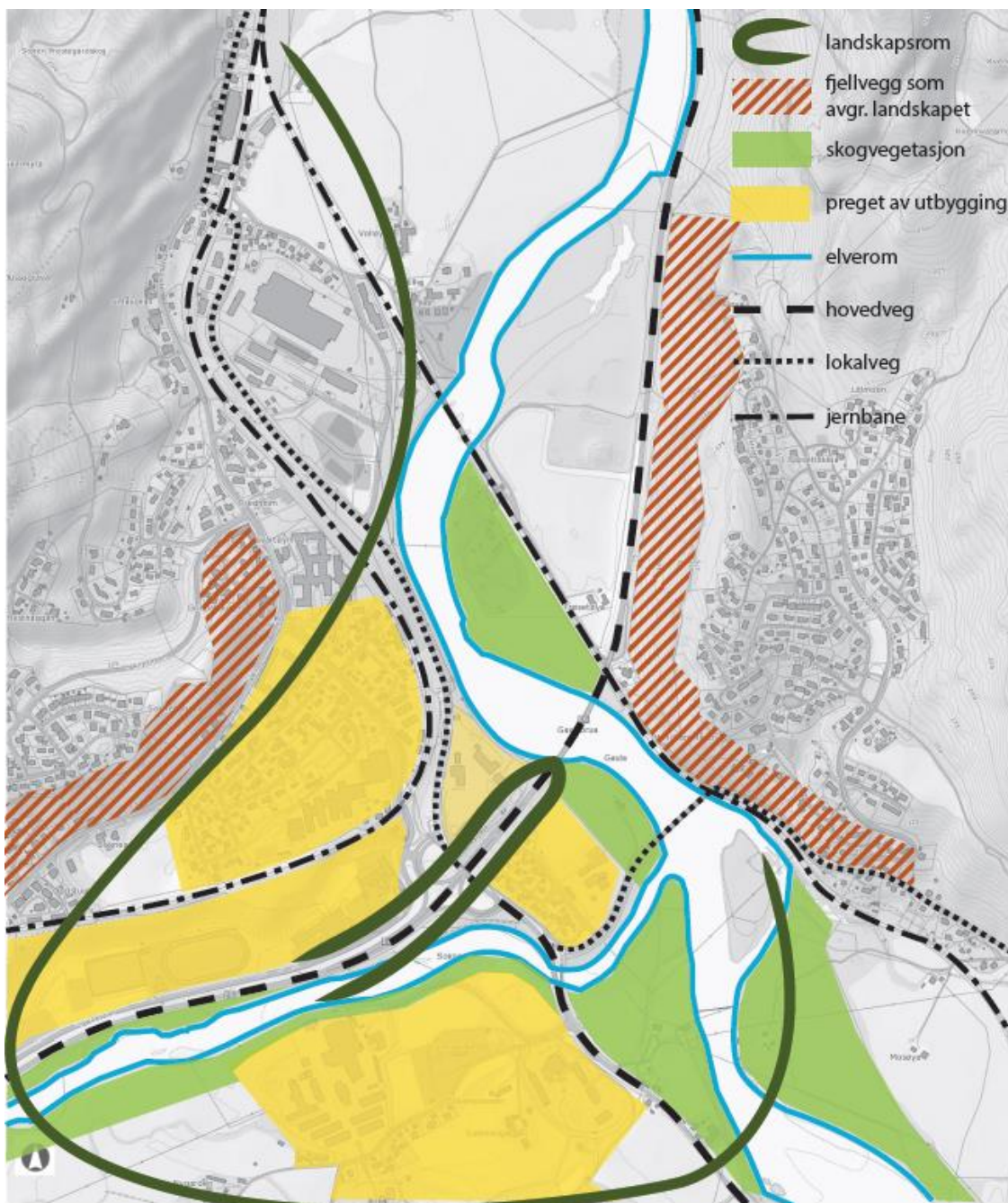


Figur 19: På E6 gjennom Prestteigenkrysset og nordover.



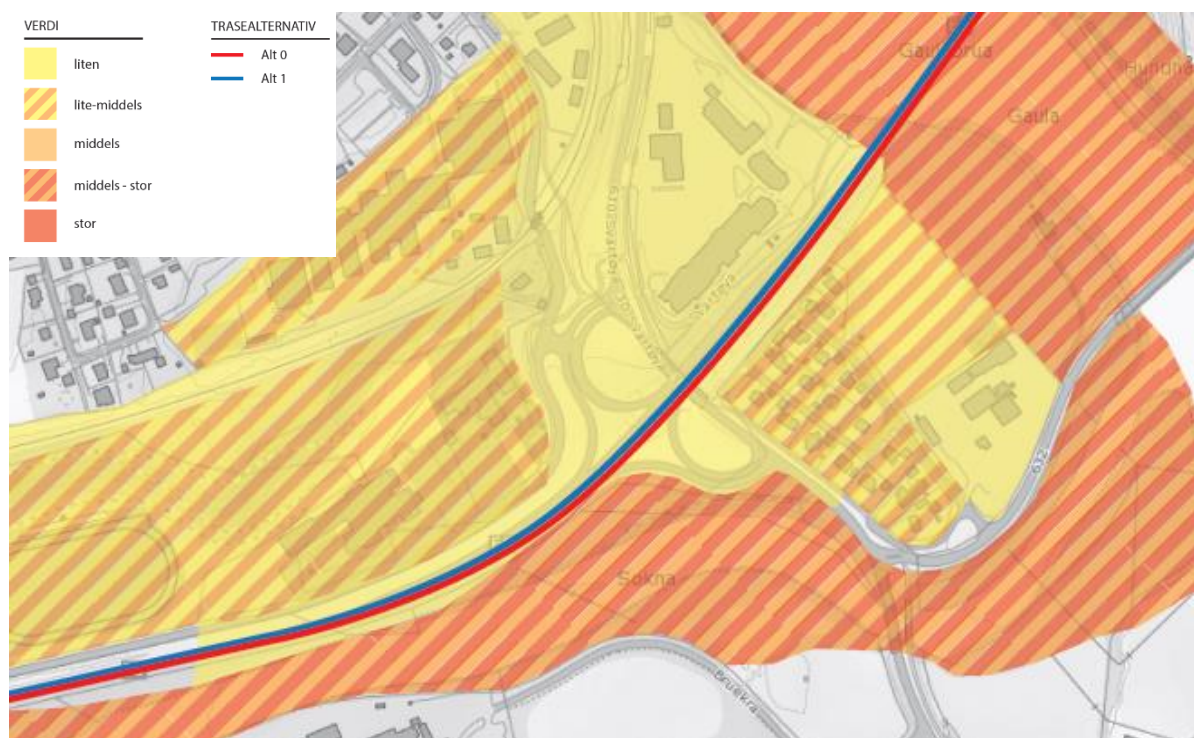
Figur 20: I Prestteigenkrysset, ramper øst for E6.

Figur 21 viser registreringskart for viktige landskapselementer for delområde 1.



Figur 21: Registreringskart for de viktigste landskapselementene i delområde 1.

Figur 22 viser verdikartet for delområde 1, og Tabell 1 gir en nærmere beskrivelse av verdifastsettelsen.



Figur 22: Verdikart for delområde 1 basert på registreringer og kriterier fastsatt i håndbok V712.

Tabell 1: Beskrivelse av verdi i delområde 1.

Områdetype	Beskrivelse av verdi	Verdi
Tettbygde områder	Området Prestteigenkrysset skjærer seg gjennom et ravinelandskap med E6 beliggende under lokalvegene fv.30 og 630 som knytter seg til E6 både i sør og nord. Område vest for krysset videreføres i gang- og vegsystemer og et åpent parkeringsområde tilknyttet et noe uryddig butikk- og servicevirksomhet som forsterker inntrykket av Prestteigenkrysset. Hele området bryter med tettstedets struktur og er med på skille vest- og østsiden av tettstedet Støren. Området har liten verdi.	<p>Liten Middels Stor</p> <p>----- ----- ----- </p> <p>▲</p>
Spredtbygde områder	Bebyggelse rundt Prestteigenkrysset består av et etablert mindre boligområde, barnehage- og skoleområde. Disse representerer en kvalitet i seg selv, men har beliggende så nært opptil Prestteigenkrysset gir dette en liten til middels verdi.	<p>Liten Middels Stor</p> <p>----- ----- ----- </p> <p>▲</p>
Naturområder	Prestteigenkrysset er preget av sterk utnyttelse. Elverommet med sin kantvegetasjon representerer et verdifullt og viktig landskapselement og landskapsrom i delområde. Området har liten til middels verdi	<p>Liten Middels Stor</p> <p>----- ----- ----- </p> <p>▲</p>

4.2.2 Delområde 2: Gaula Bru – Håggåtunnelen

Delområde 2 strekker seg fra Gaula bru til og med Håggåtunnelen, se Figur 23 . E6 ligger langs østsiden av Gaula i foten av Hundberga inn mot søndre tunnelåpning. Langs vegens vestside ligger områdene Frøsetøran og Volløyen som er jordbruksareal. Dette området er en del av et større flommarksmiljø.



Figur 23: E6 går øst for elva på strekningen Gaula bru til Håggåtunnelen. Alt. 1 er vist med blå strek, tunnel for nordgående felt og dagens E6 for sørgående. Nytt tunnelåpning ved Håggåtunnelen sør er markert med svart sirkel.

Hundberga i øst og den bratte åskammen videre nordover er en markert vegg i det store landskapsrommet. Den klare innsnevringen av dalen nord for Støren sentrum i vest og den slake ryggen sørover mot det viktige knutepunktet Prestteigenkrysset i sør danner de øvrige veggene i rommet. Et mindre landskapsrom dannes nord i dette området.

'Golvet' i det store rommet utgjør elva, jordbruksarealet, bebyggelsen, vegen og jernbanen. Elvekorridoren er i seg selv et eget landskapsrom.

Kant- og randsoner er viktige elementer i landskapsrommene både som visuelle elementer, som skjerm og som variasjon/ verdi i kulturlandskapet. Kantvegetasjonen langs Gaula er viktig for klima med bl.a. demping av fuktige kuldedrag langs elva.

Noen få gårdsbruk ligger i det store landskapsrommet, sentrert rundt nordre landkar på Gaula bru.

Den nye E6-traséen ligger i hovedsak i eksisterende trasé, men blir utvidet til firefelts veg med følgende større bredde. Det er et tett vegetasjonsbelte ligger langs hele strekningens østside fra Gaula bru til den nye søndre tunnelåpning.

En kraftlinje går over dalen like sør for den nye tunnelåpningen. Fra nord; på vegtraséen, har man god utsikt mot den karakteristiske Våttånpymamiden (åstopp) sør for Prestteigenkrysset. Den ruver 316 m.o.h.



Figur 24: Delområde 2 sett fra vestsiden av dalen, nord av Støren tettsted.



Figur 25: Tunnelpåhugg.

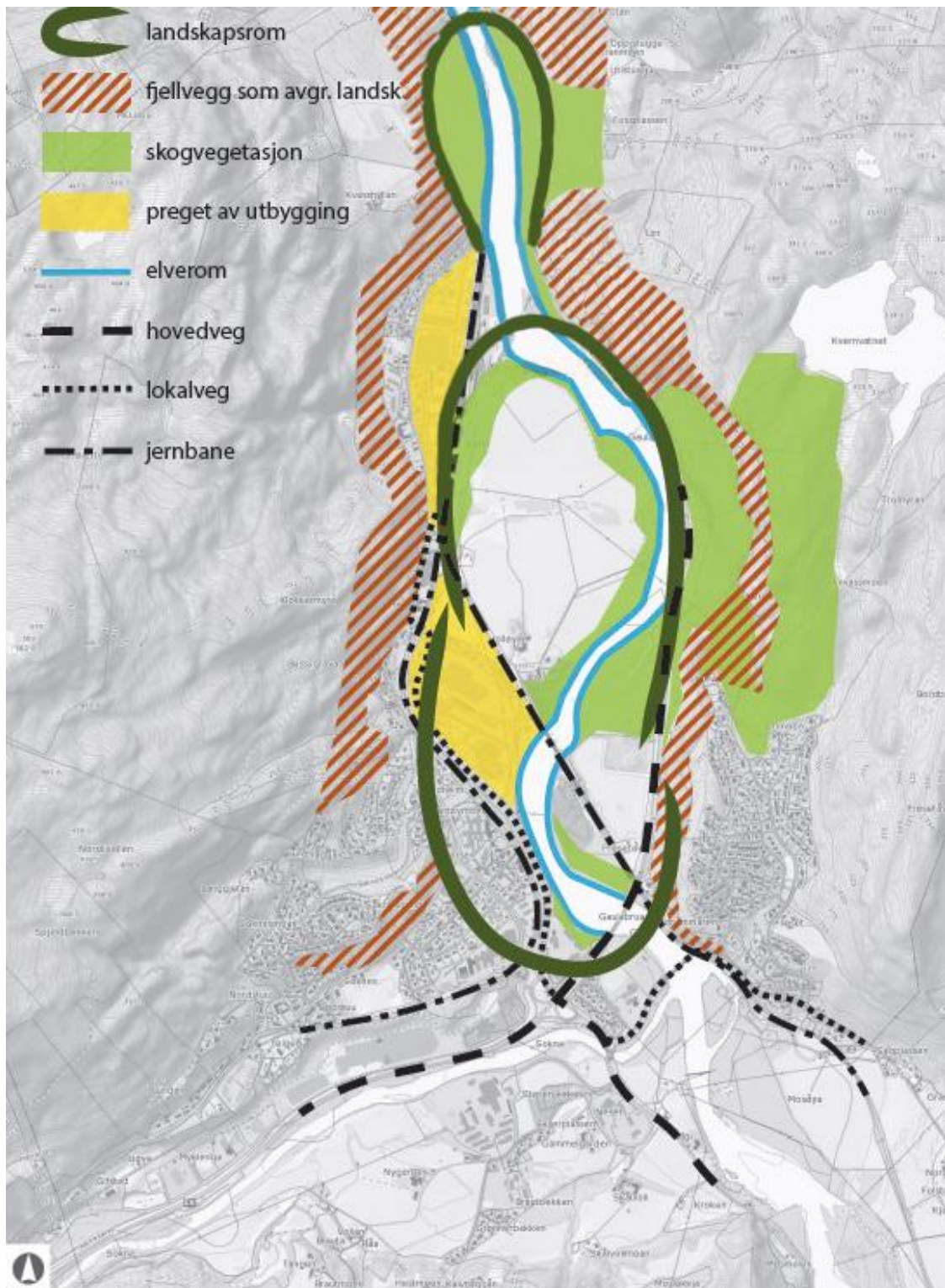


Figur 26: Under E6 –undergang for drift.



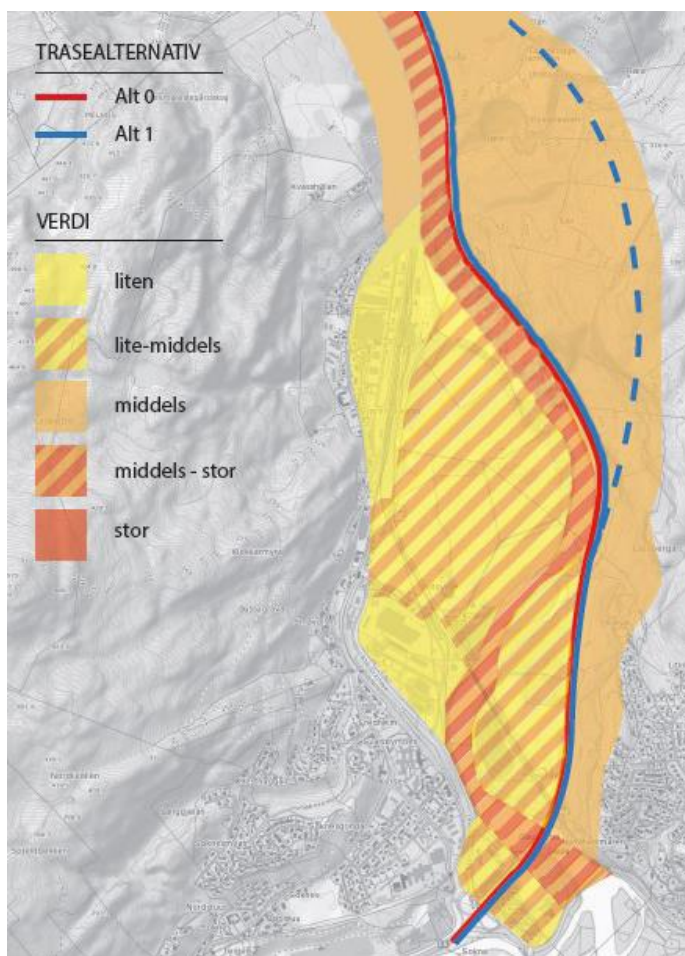
Figur 27: Under Gaula bru mot nord.

Figur 28 viser registreringskart for viktige landskapselementer for delområde 2.



Figur 28: Registreringskart for de viktigste landskapselementene i delområde 2.

Figur 29 viser verdikartet for delområde 2, og Tabell 2 gir en nærmere beskrivelse av verdifastsettelsen.



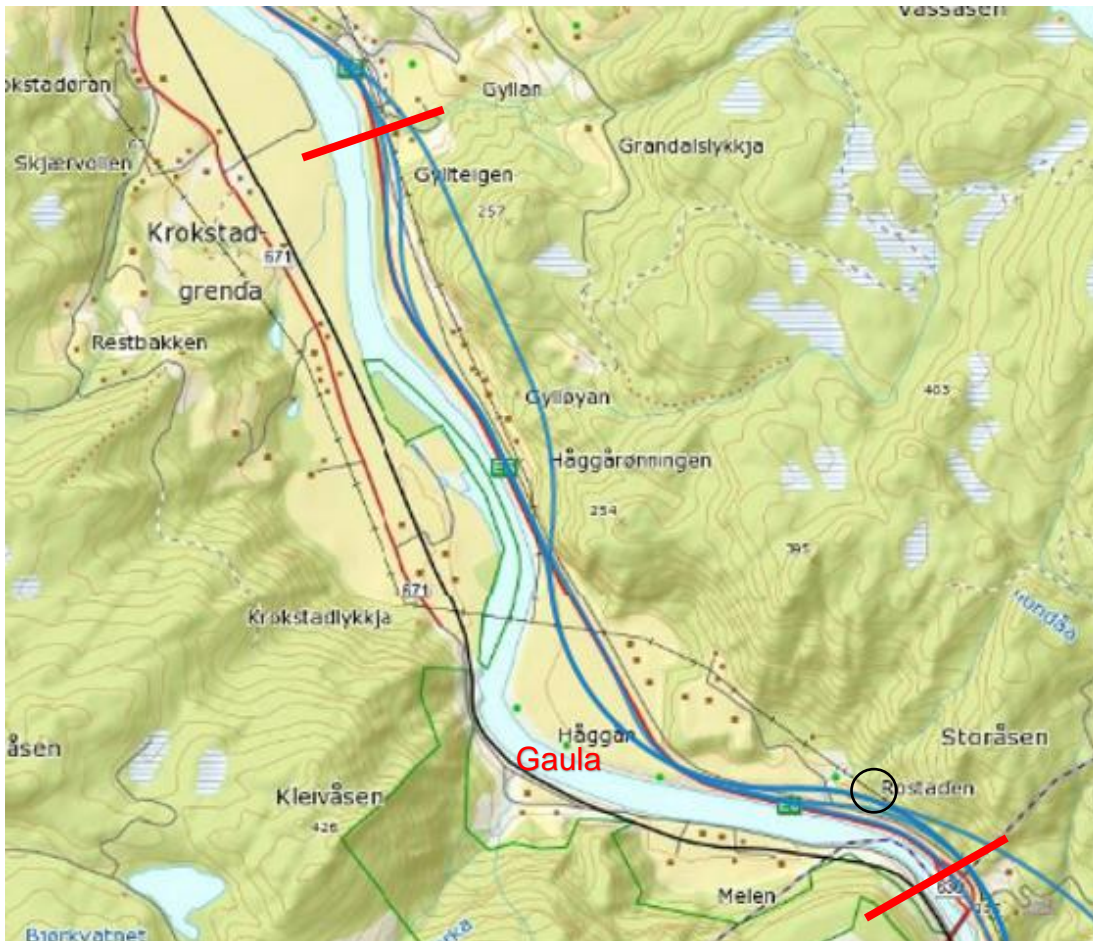
Figur 29: Verdikart for delområde 2 basert på registreringer og kriterier fastsatt i håndbok V712.

Tabell 2: Beskrivelse av verdi i delområde 2.

Områdetype	Beskrivelse av verdi	Verdi
Naturområder og naturpregete områder	Hundberga med sin bratte åsrygg danner en klar og sterk vegg med verdifull vegetasjon i det store landskapsrommet, en stor verdi som bidrag i dalen som form. E6 går langs foten av den åsryggen og ligger nært inntil denne verdifulle lakseførende elva Gaula i en mindre strekning før den går inn i tunnel. Sørgående felt følger i hovedsak dagens E6. Frøsetøran og Volløyan er et jordbruks-område på et flommarksmiljø like nord for Gaula bru mellom vegen og elva. Vegetasjon og landskapsformen er vurdert å ha en middels verdi	<p>Liten Middels Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p>▲</p>
Spredtbygde områder	Det er begrenset med bebyggelse i området. Denne kan oppleves noe tilfeldig plassert og gir en liten verdi. Eksisterende jernbane går under Gaula bru helt sør i området. Området har liten til middels verdi.	<p>Liten Middels Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p>▲</p>

4.2.3 Delområde 3: Rostad – Gyllan

Delområde 3 strekker seg fra Håggåbrua, forbi Rostad hvor nordre tunnelåpning er foreslått og fram til Gyllan nord i området, se Figur 30. Rostadområdet er et avgrenset landskapsrom som går fram til den karakteristiske løsmasseryggen like sør for Håggån gårdene. Dette er en frodig «vegetasjonstunge» som ligger inn mot dalen på tvers og danner en av veggene i landskapsrommet sammen med lisisiden øst for veien og den bratte bergskrenten vest for elva/ jernbanen.



Figur 30: Kart der alternativ 1 er vist med blå linje. Svart sirkel viser nordre påhugg for Håggåtunnelen.

Et småbruk med tilliggende dyrka- og beitemark ligger inne i Rostad; et lite kulturmiljø sammen med gårdene Sandbakken og Beritstuggu nordøst i lisisiden.

Elva, veien og jernbanen utgjør «golvet» i dette smale, men spennende landskapsrommet.

Forbi løsmasseryggen åpner dalen seg i et større landskapsrom med Kleivåsen som en steil vegg i vest, Håggåberget i nord og åssidene i øst. Området består av god dyrkajord nede på sletta og små beiteområder bak Håggangårdene i øst.

I området ligger et flott bygningsmiljø formet i to firkanttun, noe som er typisk for Trøndelag. De to gårdstunene er bygd tett sammen, også et typisk trekk at man samler bygningene fra to eiendommer for å bruke minst mulig dyrkajord. Gode og helhetlige bygningsmiljø samla som her, løfter områdets kvaliteter betraktelig.

Åssidene langs hele området, er fortrinnsvis kledd med lauvtre i nederste del og barskog (både furu og gran) lenger oppe. En kraftlinje går over området i nord.



Figur 31: Eksisterende E6 mellom Håggåbrua og Rostad. Ny E6 kommer gjennom tunet på Rostad; til venstre i bildet.

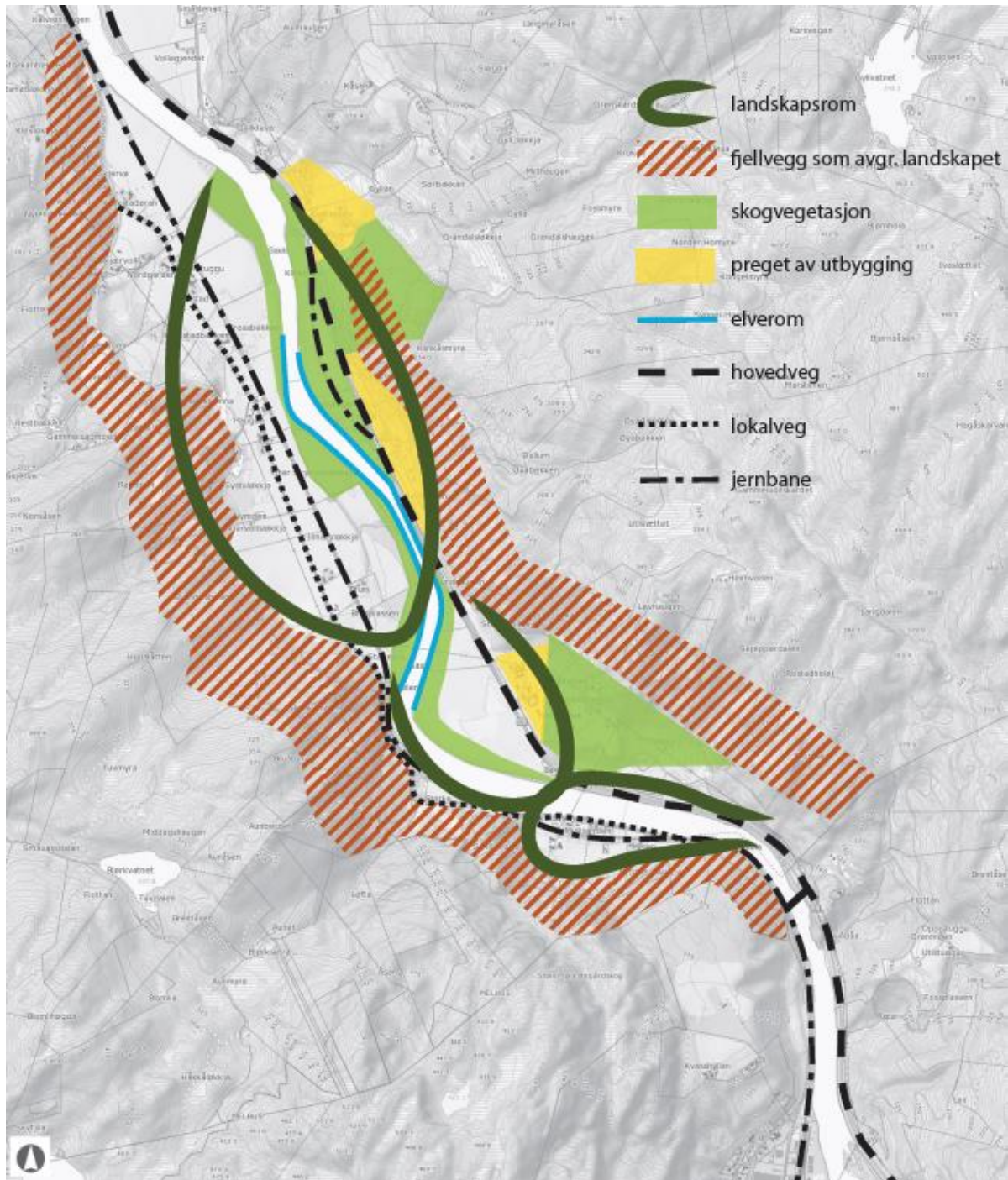


Figur 32: Rostadområdet.



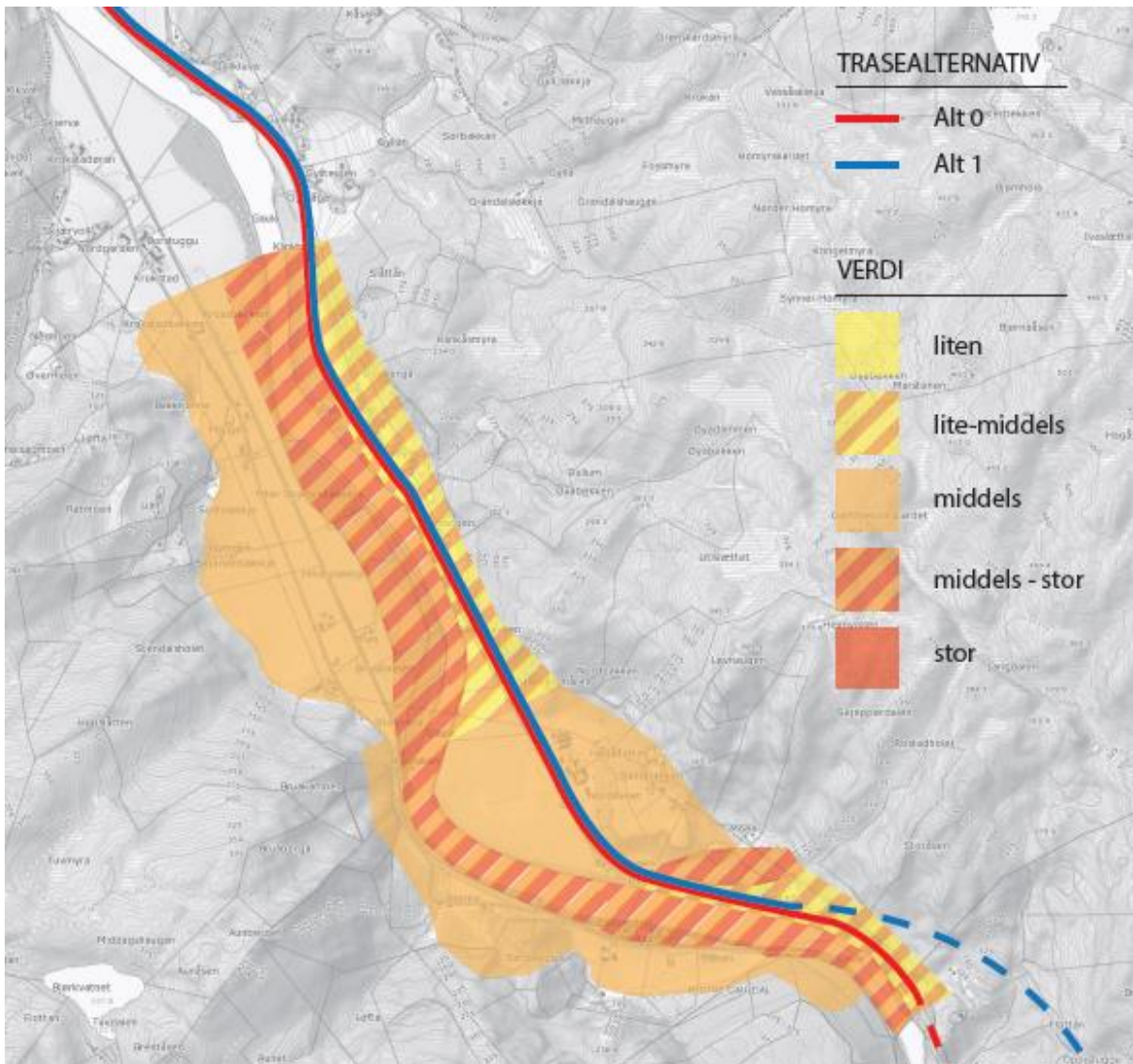
Figur 33: Håggåberget nord for gårdene ved Håggån.

Figur 34 viser registreringskart for viktige landskapselementer for delområde 3.



Figur 34: Registreringskart for de viktigste landskapselementene i delområde 3

Figur 35 viser verdikartet for delområde 3, og Tabell 3 gir en nærmere beskrivelse av verdifastsettelsen.



Figur 35: Verdikart for delområde 3 basert på registreringer og kriterier fastsatt i håndbok V712 [1]

Tabell 3: Beskrivelse av verdi i delområde 3.

Områdetype	Beskrivelse av verdi	Verdi
Naturområder og naturpregete områder	De skogkledde lisidene og de bratte åsryggene danner naturlige vegger i landskapsrommene og utgjør en verdi som tydelige vegger i dallandskap og landskapsrommet. Elverommet slynger seg nordover med frodige kantsoner. Dette i samspill med mindre og større jordbruksareal, mindre bygningsmiljø, spesielt i øvre del av området, gir delstrekningen en spennende helhet og visuelt gode kvaliteter med stor verdi. Vegetasjon og landskapsformer er typiske for regionen og verdien er vurdert å være middels til stor	Liten Middels Stor ----- ----- ----- ▲

Spredtbygde
områder

Jordbrukslandskap med avgrenset gårdsmiljø vest for elva og en spredt gårdsbebyggelse over et større jordbruksareal øst for elva. Landskap med visuelle kvaliteter som er typiske for området. Et avgrenset område med boligbygging i nord beliggende inne ved Øyeberget. Her ligger vegen trangt mellom boligbebyggelsen og elva. Områder er gitt en liten til middels verdi.

Liten Middels Stor

|-----|-----|-----|

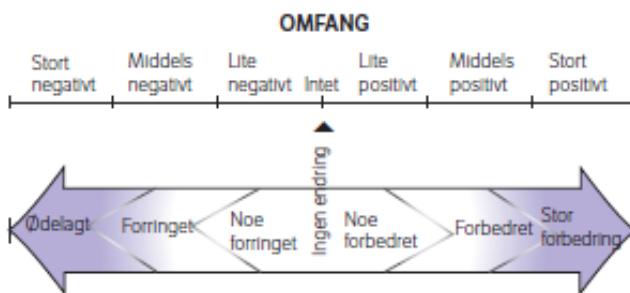


5 Omfang og konsekvens

Omfangsvurderingene er et uttrykk for tiltakets påvirkning på det enkelte delområde. Disse vurderingene er gjort på grunnlag av plantegninger som viser ny firefelts vegtrasé: Fysisk utforming med skjæringer, fyllinger, konstruksjoner og anleggsområde.

Tiltakets påvirkning kan være direkte inngrep eller nærføring. I dette inngår mellom annet tiltak som vil endre det visuelle bildet av landskapet. Påvirkning vurderes ut ifra tiltakets lokalisering, linjeføring, dimensjon og utforming.

Konsekvensvurderingen for hvert delområde fås ved å sammenholde verdivurderingen med omfangsvurderingen. Figuren nedenfor viser skala for vurdering av omfang:



Figur 36: Figur som viser vurdering av omfang. Kilde: V712 [1]

5.1 Delområde 1: Prestteigenkrysset

På strekningen Prestteigenkrysset utvides E6-traséen til firefelts veg vest for eksisterende E6. Dette medfører en trang situasjon mellom eksisterende næring- og butikkvirksomhet og E6. Størrelse på det nye veganlegget vil i større grad enn i dag bryte med områdets skala.



Figur 37: Skisse Prestteigenkrysset sett fra sør

Det må etableres ny bru over E6 for å ivareta tverrforbindelse. Brua som binder øst- og vestsiden sammen, legges noe sørover fra eksisterende linje. Videre medfører ny E6 et nytt system for kollektivtrafikk med etablering av parkeringsplass, på- og avstigningsramper med tilførende gangveger. Ny gang- og sykkelvegbru over E6 går i en kurve nordover i en jevn radius fra den forlater bakkeplan på hver side av vegen. Bruas form og plassering kan gi området et blikkfang.

Alle veglinjer i kryssområdet ligger i tilnærmet i samme område, men krever større areal i alle retninger av krysset. Tiltaket bryter i liten grad med eksisterende landformer siden området allerede er preget av inngrep. Det nye veganlegget kan gi et mere oversiktlig og lettleselig vegsystem enn dagens veger. God utforming av veganlegg med sideterreng og konstruksjoner/ elementer kan gi en ryddig og god visuell opplevelse av kryssområdet.

Tiltakets linjeføring med påfølgende endringer av lokalveger, brukonstruksjoner og gang- og sykkelveger vurderes til å ha et lite negativt omfang.

Tabell 4: Vurdering av omfang for delområde 1.

Delområde 1 - Prestteigenkrysset	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Prestteigenkrysset	Liten til middels	Lite negativt	-	Tiltaket bryter med landskapets skala. God utforming kan medføre «visuell opprydding» i området
Samlet konsekvens	Liten til middels	Lite negativt	-	Liten negativ konsekvens

5.2 Delområde 2: Gaula Bru – Håggåtunnelen

Ny bru for sørgående felt vil ligge 3 meter høyere enn dagens bru. Høydeforskjellen på bruene vil gi en visuell negativ opplevelse, spesielt med tanke på den horisontale linjeføringen. Plassering av brupilarer vil også være avgjørende for den visuelle opplevelsen fra elverommet.

Videre nordover fra Gaula bru, vil ny vegtrasé i hovedsak følge eksisterende trasé, men da med større bredde. Linjeføringen følger foten av den bratte åssiden og spiller på lag med landskapsformene til den skrår inn til søndre tunnelpåhugg. Her vil tiltaket medføre store inngrep, særlig der løsmasser må renskes inn til berget. For å redusere omfanget av inngrepet er tunnelpåhugg skråstilt. God utforming av tunnelåpningen og området rundt er svært viktig for opplevelsen av dette området.

Sørgående felt følger i hovedsak dagens E6 forbi Håggåtunnelen. Strengere krav til horisontal og vertikal linjeføring medfører nærføringer til og tiltak langs Gaula.



Figur 38: Illustrasjon søndre portal av ny Håggåtunnel.

Tabell 5: Vurdering av omfang for delområde 2.

Delområde 2 – Gaula bru - Håggåtunnelen	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Gaula bru - Hundberga	Liten til middels	Lite til middels negativt	-/--	Dimensjon på linjeføring noe negativt i forhold til toleranse på landskapsbilde
Søndre tunnelåpning	Middels	Middels negativt	--	Til dels store inngrep i landskapet.
Håggåtunnelen	Middels	Lite negativt	-	Tiltak i kantsone langs Gaula
Samlet konsekvens	Middels	Lite til middels negativt	-/--	Liten til middels negativ konsekvens

5.3 Delområde 3: Rostad – Gyllan

Ny lokalveg fra eksisterende adkomstveg over Håggåbrua legges oppe i berget parallelt med eksisterende E6, og går videre over den nye tunnelåpningen ved Rostad gård. Dette gir en høy mur mellom lokalveg og sørgående felt. Den høge muren vil i hovedsak være synlig for kjørende på sørgående felt E6, fra avkjøring til lokalveg over Håggåbrua fra nord, og fra jernbanen vest for elva. Det er også nødvendig med en mur mot elva.



Figur 39: Illustrasjon nordre portal og området nord for ny Håggåtunnel.

Nordvendte ramper etableres rett nord for portalområdet. Det etableres en rundkjøring på østsiden av E6 for å ivareta lokalveg og rampeløsning med påkjøring E6 nord. Både lokalveg og rundkjøring tar mye av det karakteristiske beiteområdet rundt gården Rostad; noe som forringer området. Sør for tunnelpåhugg blir det store terrenginngrep der løsmasser må renskes inn til berget. Veganlegget beslaglegger tilsammen store areal og virker negativt på helheten. God utforming av tunnelåpningen og området rundt er svært viktig for opplevelsen dette området.

Veiens linjeføring videre nordover gjør et større inngrep i den verdifulle vegetasjonsryggen av løsmasser. Dette området er en viktig del av et større verdifullt vegetasjonsområde videre nordover til Håggåberget. Ryggen er også en del av det karakteristiske terrasselandskapet i dalen.

Inn i landskapsrommet Håggån–Håggåberget fortsetter den nye vegtraséen over dyrkajorda. Vegens breddeutvidelse medfører tap av dyrkajord. Vegen vil ligge med lengre avstand fra gårdsbebyggelsen på Håggån.

Videre nordover går vegen inn i den smale passasjen mellom Håggåberget og elva. Med en firefelts vegbredde gir dette en enda større utfordring i hvordan området ivaretar vegetasjonssone langs elva. Her er det viktig å finne en balanse mellom inngrep i berg med bratte fjellskreter og bruk av kantsonen langs Gaula.

Vegen forbi boligene ved Gylløyen går stort sett i samme trasé, men i større dimensjoner og derav større belastning på gjenværende arealstriper mellom den bratte åsryggen i øst og elva i vest. Noe små lommer av dyrkajord ligger imellom veg og bebyggelse.

Tabell 6: Vurdering av omfang for delområde 3.

Delområde 3 – Rostad - Gyllan	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Håggåbrua – ny jordbruksbru m/nordre tunnelåpning	Middels	Middels til stort negativt	--	Stort inngrep i et lite landskapsrom, nærvirkning
Ny jordbruksbru - Håggåberget	Middels	Lite til middels negativt	-/--	Linjeføring og dimensjon som bryter med landskapsformene
Håggåberget - Gylløyen	Liten til middels	Lite negativt	-	Dimensjoner som bryter med landskapsrommet
Samlet konsekvens	Middels	Middels negativt	--	Middels negativ konsekvens

5.4 Reiseopplevelse

Reiseopplevelsen fra bil er avhengig av veiens kurvatur og linjeføring i landskapet samt veiens beliggenhet i forhold til omgivelsene. Opplevelsen knyttes til omgivelsene. Åpne og lange rette strekninger gir større muligheter for å observere omgivelsene som er beskrevet i kap. 4. Voller, støyskjerming og vegetasjon tett inntil vegbanen gir mindre muligheter for opplevelse enn et åpent landskap. Videre vil en veg beliggende oppe i en åpen lise gi større muligheter for god utsikt og mange opplevelser enn kjøring i en trang dal med mye vegetasjon. På en firefeltsveg med stiv kurvatur og høy fart, vil vegbanen i større grad enn tidligere dominere den visuelle opplevelsen av reisen. Videre detaljering av tiltaket vil ha betydning for reiseopplevelsen langs strekningen.

Inn mot Prestteigenkrysset på E6 sørfra kjører vi inn i en kanal med beskjeden utsikt til omkringliggende områder. Av den grunn er det spesielt viktig å gi selve krysset en opplevelse å kjøre gjennom. Utforming, bruk av materialer og vegetasjon er viktig for reiseopplevelsen gjennom Prestteigenkrysset. Opplevelsen fra Gaula bru og inn mot Prestteigenkrysset er langt større enn sørfra. Her er det god utsikt inn mot den trange dalen sørover, kirkespiret på Støren kirke og de høyereliggende åskammene mot horisonten. Prestteigenkrysset vil for reiseopplevelsen være langt på vei den samme for alt. 1 som for eksisterende trasé (alt. 0). En annen formgivning i selve krysset kan være med på å heve reiseopplevelsen.

Ved passering Prestteigenkrysset over Gaula bru åpner landskapet seg og gir muligheter for fin utsikt langs dalens vestsida med elva nærmest og den skogkledde åsryggen som vegg langs dalens vestsida. Det er helt avgjørende for reiseopplevelsen at vegetasjonen langs vegen enten åpnes i deler av beltet el. holdes nede i høyde. Den bratte østsida med tett lauvskog og små pusterom av bratte bergskrenter vil oppleves som et mosaikketeppe og gir sin opplevelse av reisen. Det karakteristiske dallandskapet gir en positiv opplevelse både på nordgående og sørgående tur.

Kvaliteten og reiseopplevelsen vurderes samla som lite/ intet sør for tunnelen.

Det å kjøre gjennom tunnel gir i utgangspunktet en negativ reiseopplevelse i motsetning til å kjøre i et landskap. Tunnelen er plassert på den delen av strekningen Prestteigen – Gyllan hvor eksisterende veg går gjennom den smaleste delen av dalen og strekningen og derav begrenset reiseopplevelse.

Å kjøre gjennom en tunnel, kan gjøre noe med reiseopplevelsen ut fra hvordan den er formet, bruk av materialer og belysning. Her handler det om gode avbøtende tiltak i forhold til den negative konsekvensen det er å kjøre i tunnel framfor åpent i landskapet.

Tunnelåpningen i nordre del av strekningen foreslås formet på samme måte som søndre tunnelåpning – dette gir en god helhet og er gjenkjennbart.

For sørgående felt blir reiseopplevelsen tilnærmet tilsvarende som i dag. Også her er vil det være avgjørende for reiseopplevelsen at vegetasjon mot elva ryddes slik at det blir utsikt mot elva og dalen på hele eller deler av strekningen.

Like nord for nordre tunnelåpning oppleves det tydelig landskapsrommet med elva nært på. Østsiden er preget av veginngrep. God utsikt mot nordvestlig del av det smale dallandskapet. Ved passering Håggan åpner landskapet seg og dette kan oppleves fra vegen. Inn mot Håggåberget går vegen inn i en smal passasje mellom høg bergskrent og elva og dette gir begrenset reiseopplevelse fram til Gyllan. Høg skjerm med kombinert voll og skjermvegg på toppen gir lite innsyn fra veien og inn mot boligene på Gylløyen.

Kvaliteten og reiseopplevelsen vurderes samla som lite/ ingen fra innkjøring til Håggåtunnelen og nordover til Gylløyen.

5.5 Anleggsfasen

Konsekvenser for landskapsbildet i anleggsfasen er knyttet til eksponering av anleggsarbeidene, både i den nye traséen, de ulike rigg- og deponiområdene samt anleggsveier.

Anleggsfasen er planlagt med hovedmål om å minimalisere konsekvensen på landskapsbildet. Bruk av bl.a. eksisterende grustak, større eksisterende flater og områder som blir berørt av permanent løsning ved tunnelåpninger, er områder som planlegges utnyttet til riggområde og noe deponi.

Inngrepene vil i hovedsak skje langs vegens tilliggende områder som består av til dels bratt terreng, vegetasjonsbelter eller avgrensede jordbruk- og beiteareal. Her er det viktig å se på avbøtende tiltak.

Det må vurderes som man kan bruke lokalveger under anleggsperioden for å unngå bygging av nye anleggsveger.

Eksisterende vegetasjon skal bevares mest mulig i anleggsfasen. På den måten oppnås skjerming for anleggsområde under bygging.

5.6 Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak er tilpasninger/endringer som kan bidra til å redusere de negative virkningene av tiltaket, evt. gjøre tiltaket enda bedre. Disse tiltakene er ikke en del av konsekvensvurderingene, men en tilleggsopplysning til alternativet.

Nærmere vurderinger som bør gjøres før gjennomføring av tiltaket er beskrevet i Tabell 7.

Tabell 7: Sammenstilling over vurderinger som bør utføres før gjennomføring av tiltak.

Område	Tiltak
	Alt. 1
Hele strekningen	Tilbakeføre eksisterende veg til tilliggende arealformål der den ikke berøres av ny vegtrasé.
	God terrengtilpassing ved tunnelportaler. Selve tunnelåpningene skal fremstå som en opplevelse på strekningen.
	Benytte overordna formingsveileder for hele strekningen Ulsberg – Skjerdingsstad samt å lage egen formingsveileder for denne strekningen med utgangspunkt i tidligere

	utarbeidet formingsveileder for Prestteigen- Gyllan. Begge beskriver utforming av aktuelle tiltak langs strekningen.
	Etablering og revegetering av kantsoner og vegetasjonsområder med vekt på eksisterende struktur og bruk av stedegen vegetasjon.
Delområde 1 Prestteigenkrysset	Forme et vegkryss som minimaliserer opplevelse av skille mellom øst og vestsida av tettstedet Støren. Unngå at kryssing av E6 oppleves som komplisert og som et hinder.
	Høge krav til estetikk og god standard på materialer av skjerming, bruer, murer, dekker og kanter.
	Klar, spennende og god form i utforming av områdene mellom veiene.
	God tilpassing og arrondering av terreng på «utsiden» av krysset mot omkringliggende areal. Bevare og revegetere vegetasjonsareal spesielt mot elva Sokna og Gaula.
Delområde 2 Gaula Bru – Håggåtunnelen	Høge krav til form og materialbruk ved bygging av Gaula bru. God tilpasning til eksisterende bru.
	Minimalisere terrenginngrep m.t.p gode overganger mellom nytt og eksisterende terreng. Unngå bratte og unaturlige fyllinger og skråninger – forme naturlige overganger. Bevare vegetasjon som skjerm mot uønsket utsyn og bedre klima.
	Gi tunnelåpningen en sprek form og materialbruk. Område skal gi en spennende opplevelse på reisen
Delområde 3 Rostad - Gyllan	Gi tunnelåpningen også i dette område samme form og materialbruk som for søndre tunnelåpning.
	Optimalisere veganleggets horisontal- og vertikalkurvatur for å få best mulig terrengtilpassing og minst mulig inngrep.
	Minimalisere terrenginngrep m.t.p gode overganger mellom nytt og eksisterende terreng. Unngå bratte og unaturlige fyllinger og skråninger – forme naturlige terreng og overganger. Bevare vegetasjon som skjerm mot uønsket utsyn og bedre klima.

Etter vår vurdering er det ikke behov for etterundersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket.

5.7 Kompenserende tiltak

Ingen kompenserende tiltak foreslått for temaet landskap.

5.8 Usikkerhet

Geotekniske tiltak pga. rasfare fra berg vil være nødvendig. Dette er særlig aktuelt for områdene ved søndre og nordre tunnelåpning samt ved Håggåberget. Dette betyr store masseforflytninger og til dels usikker visuell virkning på landskapet.

Traséen vil kunne bli optimalisert ytterligere i det videre arbeidet med prosjektering og dette vil også kunne medføre endringer i landskapsbildet.

Noen mindre strekninger må planlegges detaljert i forhold til veglinjens beliggenhet til elva. Strekningene ligger nært opp til elevsiden ved utvidelse til firefelts veg, og kravet om minimum 5 meter

bred kantvegetasjon mot elva kan være utfordrende. Dette må videreføres inn i reguleringsplanen med bl.a. utforming av bestemmelser knyttet til vegens berøring av elva.

Utforming av konstruksjoner som tunnelportaler, murer ol er usikker. Det er derfor usikkert hvilken visuell virkning disse vil ha på landskapet.

Omfang, plassering og utforming av anleggsområder og deponi er usikker. Det er derfor også usikkert hvilken visuell virkning disse tiltakene vil ha på landskapet.

5.9 Sammenstilling konsekvens

Tabell 8 sammenstiller konsekvensene for alle delområdene.

Tabell 8: Sammenstilling av konsekvens

Delområde 1 - Prestteigenkrysset	Verdi	Alt. 1	
		Omfang	Konsekvens
Prestteigenkrysset	Liten til middels	Lite negativt	
Samlet konsekvens	Liten til middels	Lite negativt	Liten negativ konsekvens
Delområde 2 – Gaula bru. Håggåtunnelen			
Gaula bru - Hundberga	Liten til middels	Lite til middels negativt	
Søndre tunnelåpning	Middels	Middels negativt	
Håggåtunnelen	Middels	Lite negativt	
Samlet konsekvens	Middels	Lite til middels negativt	Liten til middels negativ konsekvens
Delområde 3 – Rostad-Gyllan			
Håggåbrua - Rostad	Middels	Middels til stort negativt	
Håggan - Håggåberget	Middels	Lite til middels negativt	
Gylløyen	Liten til middels	Lite negativt	
Samlet konsekvens	Middels	Middels negativt	Middels negativ konsekvens
Hele strekningen - samlet konsekvens landskapsbilde	Middels	Lite til middels negativt omfang	Liten til middels negativ konsekvens
Reiseopplevelse			Lite/ intet

Hele strekningen Prestteigen – Gyllan vurderes å ha en samlet liten til middels negativ konsekvens for landskapsbilde.

6 Referanser

- [1] Statens vegvesen (2014, versjon 1.1) Håndbok V712 – Konsekvensanalyser
- [2] Oskar Puschmann, NIJOS (2005) Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner – NIJOS-rapport 10/2005
- [3] Statens vegvesen. Høringsutgave av håndbok N100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen, des. 2016.
- [4] Nye Veier AS. Høringsuttalelse Håndbok N100, Nye Veier AS, mars 2017.